WKT.7141.01.2014 Cieszyn, 15 kwietnia 2014 r.

**Raport z konsultacji społecznych projektu   
„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego”**

Konsultacje społeczne do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego*” (zwanego dalej Planem Transportowym)* były przeprowadzone w dniach 21.03.2014 r. - 11.04.2014 r. na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), projektu planu transportowego.

Treść dokumentu była dostępna:

* w siedzibie Starostwa Powiatowego w Cieszynie przy ul. Bobreckiej 29, w Referacie Transportu - pokój 326, w godzinach pracy urzędu,
* na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Cieszynie pod adresem: <http://www.bip.powiat.cieszyn.pl/artykul,5782.html>.

Ogłoszenie w tej sprawie zamieszczone było w Głosie Ziemi Cieszyńskiej wydanie z dnia 21 marca 2014 r.

Instytucje oraz osoby zainteresowane miały możliwość składania uwag do przedmiotowego opracowania w formie pisemnej na adres: Starostwo Powiatowe w Cieszynie, ul. Bobrecka 29 lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres e-mail: wk@powiat.cieszyn.pl.

W odpowiedzi na ogłoszone konsultacje, w formie pisemnej na adres starostwa bądź drogą

W odpowiedzi na niektóre sformułowane w trakcie konsultacji pytania i wątpliwości postanowiono doprecyzować zapisy dokumentu tak, aby wyeliminować potencjalne nieścisłości. Tym samym uwagi te zostały częściowo uwzględnione.

Poniżej przedstawiono w postaci tabelarycznej zgłoszone uwagi do Planu Transportowego.

Opracował

*Mirosław Sitko*

Naczelnik Wydziału Komunikacji

Tabela. Wnioski złożone do projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego”.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Data** | **Autor** | **Punkt /strona** | **Zakres** | **Stanowisko Powiatu** |
|  | 11.04.  2014 | Błażej Forjasz | 2.4.2/18 | Nieprawdziwa informacja dotycząca ruchu kolejowego na odc. linii 190 Bielsko-Biała - Skoczów | Uwagę uwzględniono. |
|  | 2.4.2/18 | Nieprawdziwa informacja dotycząca połączeń spółki PKP Intercity | Podejmując w ub. roku opracowanie, ocenę stanu istniejącego (dane statystyczne) oparto na dzień 30 czerwca 2013 r. od tego czasu pewne dane uległy zmianom lub zdezaktualizowały się. Uwagę częściowo uwzględniono. |
|  | 4.4.2/62 | Nieprawdziwa informacja dotycząca zakończenia zajęć szkolnych | Uwagę uwzględniono. |
|  | 4.6.5./66 | Błąd w cenach biletu firmy WISPOL | Patrz stanowisko do punktu 2. Uwagę uwzględniono. |
|  | 2.4.2/20 oraz 3.5/55 | Brak wskazania na miasto Ustroń jeśli chodzi o organizację węzła przesiadkowego na styku pociąg - autobus | Przystanek kolejowy Ustroń Zdrój pełni funkcję przesiadkową dla podróżnych (kuracjuszy i turystów) związanych z Ustroniem, dlatego postulat dotyczy komunikacji miejskiej a nie powiatowej. |
|  |  |  | 2.4.2/20 | Brak skonkretyzowanych kierunków skomunikowań w węzłach przesiadkowych na styku pociąg-autobus. | Plan nie ma za zadanie rozstrzygania wszystkich problemów, które dostrzega. Węzły przesiadkowe nie będą budowane przez Powiat ale w zależności od rozwoju kolei jak i autobusowej komunikacji ponadpowiatowej należy ten problem przewidywać, szczególnie we wskazanych miejscach oraz po analizie o której mowa w tym punkcie. |
|  | 3.1.2/37-38 | Brak wszystkich przewoźników wykonujących kursy ponadpowiatowe. | Uwagę uwzględniono. |
|  |  |  | 3.1.2/ 39 | Nieprawidłowe założenie w zdaniu o komunikacji ponadpowiatowej | Ocena w planie prawidłowa, jednak wzajemne relacje komunikacji powiatowej i ponadpowiatowej nie są tak jednoznaczne. Obecna komunikacja jest w pełni komercyjna, tzn. kształtowana wyłącznie przez rynek (popyt) ale z dopłatami do ulg, które szacuje się średnio na ok.25% wpływów osiąganych przez przewoźników. Powiat nie ma wpływu na komunikację ponadpowiatową, która silnie oddziaływuje na powiatową i gminną. Taka sytuacja będzie niestety mieć miejsce również po 1 stycznia 2017 r. choć w znacznie mniejszym stopniu, ponieważ komunikacja ponadpowiatowa (autobusowa) nie będzie dotowana. Na linii Cieszyn – Skoczów jeździ obecnie ok. 90 kursów autobusowych na dobę w dzień powszedni. W dużej mierze to komunikacja ponadpowiatowa i nie wynika ona z braku połączeń powiatowych ale odwrotnie to połączenia powiatowe „kurczą się” z powodu niekontrolowanych (przez Urząd Marszałkowski) połączeń ponadpowiatowych. Ponadto dojeżdżanie z Cieszyna do poszczególnych miejscowości różnych gmin będzie przy osiągnięciu odpowiedniego porozumienia stanowić połączenie komunikacji powiatowej z gminną. |
|  |  |  | 3.1.3/44 oraz 11.2/127 | Zdanie związane z próbą blokowania połączeń wewnątrz powiatowych dla przewoźników ponadpowiatowych. | Ocena jak wyżej. Przewozy gminne, powiatowe i ponadpowiatowe to system naczyń połączonych, wzajemnie na siebie oddziałujących. Jednak różniących się funkcją i wynikającą z niej filozofią. Linie wojewódzkie winny jednak szybko przewozić pasażerów łącząc główne przystanki (węzły przesiadkowe) w gminach przez które przejeżdża aż do ponktu docelowegoi a nie jeździć „zygzakiem” po wszystkich gminach po drodze zbierając pasażerów gminnych i powiatowych przewoźników. |
|  |  |  | 3.5/54 | Brak konkretnych wskazań w opracowaniu dla budowy nowych węzłów przesiadkowych. | Stanowisko jak do punktu 2.4.2/20. Plan transportowy nie jest szczegółową instrukcją obsługi transportu w powiecie i może zgodnie z ustawą zawierać pewne wskazania do realizacji przez organizatora w bliższej lub dalszej przyszłości. |
|  |  |  | 9/109 | Brak wskazania na konieczność umieszczenia map i schematów sieci komunikacyjnych w autobusach. | Uwaga do uwzględnienia przy zawieraniu umów z operatorami. |
|  |  |  | 11.1/115 | Za niska procentowa wartość podwykonawstwa. | Być może. Rozporządzenie Rady Europy 1370/2007 dopuszcza podwykonawstwo nawet do 50%, jednak w przewozach o skali powiatowej może ulec rozmyciu odpowiedzialność przewoźnika głównego. |
|  |  |  | 11.2/117 | Brak wskazania na możliwość wydłużenia istniejących kursów wewnątrz krajowych za granicę | Komunikacja transgraniczna została nieprawidłowo określona jako szlak nr 8. Uruchomienie tej komunikacji wymaga współdziałania kilku szczebli samorządowych, których jest to zadaniem. |
|  |  |  | 11.2/123 | Propozycja wprowadzenia nowej linii alternatywnej Cieszyn – Goleszów Kamieniec – Cisownica Pod Tułem | W ostatnim czasie dwukrotnie podejmowane były próby uruchomienia linii przez dwóch przewoźników. Ze względu na bardzo niską frekwencję linię zawieszano i likwidowano. |
|  |  |  | 11.2/125 | Brak zgody na likwidację połączenia (Bielsko-B.) Skoczów - Koniaków | Nie przewiduje się likwidacji tej linii. Linia wojewódzka – marszałek. |
|  |  |  | 11.7/145 | Dopuszczenie możliwości obklejania przez operatorów swoich pojazdów reklamami | Sprawa stosowania reklam na autobusów nie musi być przedmiotem planu transportowego lecz umów z operatorami. |
|  |  |  | 11.2-11.3/117-137 | Uwagi końcowe dotyczące dalszej degradacji linii komunikacyjnych położonych poza głównymi planowanymi liniami komunikacji zbiorowej powiatowej. | Uwagi do uwzględnienia w trakcie tworzenia konkretnej oferty przewozowej, w szczegółach do uzgodnienia z poszczególnymi gminami. |
|  | 8.04.2014 | Wójt Gminy Brenna | s.19 | W tabeli 2 w kolumnie "stacje" w wierszu pierwszym istnieją zapisy, które nie są uwidocznione | Błąd techniczny – skorygowano. |
|  |  |  | s. 56 | Wg ustaleń starostwa największe przewozy notowane są na szlakach 4, 5 i 7. Szlak nr 4 to Cieszyn - Łączka/Dębowiec - Skoczów - Brenna Leśnica /Brenna Węgierski. Planowana sieć o charakterze użyteczności publicznej ma być oparta na podstawowym kryterium, tj. wielkości obecnych potoków pasażerskich, dlatego też wnioskujemy o utrzymanie natężenia przewozów na szlaku nr 4. | Nie zakłada się określonego natężenia na szlaku. Planuje się, że ok. połowy 2015 r. gminy otrzymają propozycje szczegółowe obsługi poszczególnych szlaków, co będzie stanowić podstawę do dalszych wspólnych ustaleń. |
|  |  |  | Tab nr 12, s.57 | Tabela mówi o planowanych kierunkach linii komunikacyjnych, jednak nie uwzględnia trasy do Brennej Leśnicy, która to została wymieniona we wstępnej części projektu planu joko zaliczona do szlaku, gdzie notowane są największe przewozy. (uwzględniono linię Cieszyn - Brenna Węgierski - nie „Węgierska" jak zawiera tabela) Wniosek: proszę w planowanych kierunkach linii komunikacyjnych | Uwagę uwzględniono. |
|  |  |  | s. 115 | W pkt 6 stwierdza się: "w trakcie pierwszego roku umów operatorskich zarząd powiatu zawrze z wójtami i burmistrzami umowy partycypacyjne w zakresie finansowego wsparcia realizowanej przez teren tych gmin i miast komunikacji (np. według zasady ryczałtu lub kryterium stawki i przebiegu)," oraz w pkt 7: "w drugim i trzecim roku funkcjonowania umów operatorskich, organizator utrzyma zasady finansowania operatorów jak w pierwszym roku umów, rozszerzając środki finansowe o konieczne środki przeznaczone na utrzymanie uzasadnionych kursów i linii o niskiej frekwencji, w tym o środki pochodzące z gmin i miast, lub kursy te i linie zlikwiduje," | Stanowisko jak do punktu 19 |
|  |  |  | s. 126 pkt 5 | W pkt 5 stwierdza się: "Uzupełnić połączeniami gminnymi i miejskimi układ połączeń powiatowych poprzez dodatkowe kierunki przewozowe.", w pkt 8:  "Określić sieć punktów styczności pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną a komunikacją pozostałą. W perspektywie pierwszych umów operatorskich wyznaczyć dworce autobusowe lub przystanki dworcowe z funkcjami platformy przesiadkowej w Cieszynie, Skoczowie, Wiśle, Zebrzydowicach i Chybiu, a ponadto przystankowych węzłów przesiadkowych co najmniej w Brennej, Chybiu, Dębowcu, Goleszowie, Haźlachu , Istebnej, Strumieniu, Ustroniu oraz w innych uzasadnionych punktach uzgodnionych z gminami."  Wniosek: należy określić co dokładnie w praktyce będą oznaczały przystankowe węzły przesiadkowe w gminie Brenna | Oczywiste jest, że komunikację powiatową i ponadpowiatową należy skorelować z komunikacją gminną. Warunki i miejsca zależne są m.in. od przyjętych ustaleń o których mowa w punkcie 19. Samorząd gminny, jakkolwiek nie musi opracowywać planu transportowego, ma pełną swobodę kształtowania linii w granicach gminy. Na etapie planu podawanie takich szczegółów mija się z celem planu. |
|  |  |  | s. 148 | Wnioski i zadania wynikające z  wdrażania planu transportowego  powiatu cieszyńskiego.  Sugestia:Dodać punkt mówiący o kształtowaniu oferty przewozowej przy udziale przedstawicieli gmin powiatu cieszyńskiego. Winien zostać powołany zespół - pod przewodnictwem starosty - którego zadaniem będzie w najbardziej racjonalny sposób wprowadzić zmiany w zakresie organizacji transportu zbiorowego na terenie powiatu. | Starosta jako organizator będzie korzystał ze stosownych form współpracy i konsultacji uwzględniając postanowienia art. 13. |
|  | 8.04.2014 | Wójt Gminy Zebrzydowice | pismo  wnioski końcowe  pkt.1 | Utrzymać co najmniej w dotychczasowym zakresie linie komercyjne łączące Cieszyn z Gminą Zebrzydowice z jednoczesnym przekształceniem ich w linie powiatowe (obecne linie Cieszyn-Jastrzębie Zdrój i Cieszyn-Marklowice Górne) | Poza zakresem uprawnień samorządu powiatowego.  Powiat zgodnie z ustawą nie będzie miał żadnego wpływu na przewozy komercyjne (na zgłoszenie). |
|  |  |  | pkt. 2 | Utrzymać co najmniej w dotychczasowym zakresie linię Kaczyce - Cieszyn realizowaną przez ZGK Cieszyn linią nr 32 | Plan powiatowy powinien zgodnie z ustawą opisywać wszystkie linie przebiegające między gminami. Jeżeli miast i gmina (przyległe gminy), zgodnie z art. 4 ust. 4 zawrą porozumienie o utrzymaniu komunikacji miejskiej a dotyczące linii o charakterze powiatowym, to powiat z tego zakresu (tej linii) zostanie wyłączony. Z tym tylko, że linia ta nie otrzyma dopłat do ulg ustawowych, które otrzymałby powiat. |
|  |  |  | pkt. 3 | Uznać linię nr 120 obsługiwaną przez MZK Jastrzębie za ważną z punktu widzenia połączeń komunikacyjnych Powiatu i podjąć działania umożliwiające jej dalsze funkcjonowania w nie pogorszonym zakresie | Plan transportowy powiatu zajmuje się liniami powiatowymi – nie gminnymi (na które będą dopłaty) i nie wojewódzkimi (komercja - bez dopłat). Przyjęte rozwiązania w planie zmierzają w kierunku objęcia przewozami powiatowymi możliwie najszerszego zakresu, który jest obecnie realizowany w tym linii wojewódzkich w granicach powiatu. Merytoryczne decyzje powinny zapadać przy udziale gmin. Wyjaśnienie na str. 116. |
|  |  |  | pkt. 4 | Uwzględnić przy konstruowaniu przebiegu linii powiatowych kierunek Cieszyn­ Zebrzydowice Kisielów (połączenie Gminy Zebrzydowice z Powiatem Pszczyńskim) | Uwzględniono.  Należy jednak zauważyć, że dotychczas była to jednak linia gminna i nadal taką może być, bo gminie dopłaty do ulg przysługują. Samorząd każdego szczebla ma wpisany transport w zadania własne jak organizator i choć planu transportowego tworzyć nie musi, to jako organizator szczebla podstawowego musi sobie zaplanować transport na swoim terenie jaki będzie chciał mieć.  Zgodnie z art. 13 ustawy, gminy które nie są zobowiązane do przygotowania planów transportowych mogą zgłaszać do właściwego marszałka lub starosty swoje potrzeby przewozowe. Ustawa nie stanowi co marszałek lub starosta uwzględnią. |
|  |  |  | pkt. 5 | Przyjąć ważną z punktu widzenia komunikacyjnego rolę węzła przesiadkowego (kolejowo -autobusowego) zlokalizowanego w rejonie dworca PKP w Zebrzydowicach przy zachowaniu koordynacji połączeń. | Uwzględniono. Wpisano m.in. na str. 127 ora zostanie uwzględnione na mapie linii użyteczności publicznej. |
|  |  |  | pkt. 6 | Uznać za istotne z punktu widzenia Powiatu połączenia kolejowe Zebrzydowice – Cieszyn i Zebrzydowice – Czechowice Dziedzice i podjąć działania zmierzające do zwiększenia częstotliwości jazdy pociągów. | Wniosek zasadny z tym, że na tym etapie do skierowania do aktualnie konsultowanego planu transportowego Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach. Stan infrastruktury kolejowej, środki transportu – to zadania leżące po stronie marszałka. W tym zakresie powiat prowadzi wspólnie z samorządami Bielska-Białej i powiatu bielskiego oraz gmin położonych wzdłuż linii kolejowej nr 190, działania których celem jest doprowadzenie do rewitalizacji linii kolejowych przebiegających prze powiat i przywrócenia połączeń kolejowych. Działania te wykraczają poza zakres przewidziany przez plan transportowy i aktualne możliwości samorządu powiatowego. |
|  | 10.04.2014 | Burmistrz Cieszyna | 2.4.2 | .     1. Nowy rozdział poświęcony funkcjonowaniu transportu kolejowego w kontekście zsynchronizowania z funkcjonowaniem transportu drogowego oraz jako podstawy do postulowania zmian w rozkładzie jazdy kolei np. Kolei Śląskich lub innych.  2.   2. Rozwinąć diagnozę transportu kolejowego w zakresie stanu infrastruktury, przewozów pasażerskich i towarowych oraz wskazać konieczność działań modernizacyjnych i rewitalizacyjnych. | Stanowisko jak do punktu 29. |
|  |  |  | 11.1/113 | Objęcie użytecznością publiczną przewozów na powiatowych liniach komunikacyjnych miejskich gminy Cieszyn wykraczających poza granice gminy Cieszyn, | Plan zakłada, że wszystkie linie łączące co najmniej dwie gminy będą traktowane jako powiatowe linie użyteczności publicznej. Odrębną kwestią jest kto będzie operatorem. |
|  |  |  | 11.1/126  pkt 4 | Zmienić brzmienie pkt. 4 dotyczącego wyeliminowania połączeń gminnych i miejskich w relacji zbieżnej z odcinkiem linii powiatowej i zbieżnej co do godziny połączenia, ponieważ jest to niezgodne z założeniami planu transportowego. Linie powiatowe powinny zabezpieczać połączenia wewnątrz powiatowe nie ograniczając funkcjonującej w gminie komunikacji miejskiej chyba, że będą na tym odcinku zabezpieczyć ją w 100% (godziny poranne i wieczorne) a nie tylko w godzinach szczytu. | Temat trudny, bo z jednej strony większość gmin oczekuje aby autobusy obsługiwały przystanki w jak najszerszym zakresie a Cieszyn przeciwnie. Sprawa przy opracowywaniu szczegółowej oferty przewozowej wymaga ustaleń pomiędzy dwoma organizatorami – miastem i powiatem. Z tym, że zgodnie z art. 11 pierwszeństwo ma organizator wyższego rzędu. |
|  |  |  | 7.3/95 | Połączenie funkcji organizatorskich z Miastem Cieszyn dla komunikacji miejsko - podmiejskiej. Na liniach miejskich wykraczających poza granice gminy Cieszyn, powiat wspólnie z gminą organizował by transport publiczny w ramach kursów użyteczności publicznej. Podział kosztów, realizacji zniżek zostałby określony w odrębnej umowie. | Ustawa formalnie nie przewiduje takich porozumień organizatorów. Powiat w planie transportowym, który jest punktem startowym musi uwzględniać wszystkie funkcjonujące w chwili tworzenia planu linie komunikacyjne wykraczające poza granicę gminy. Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 4) miast i gminy sąsiadujące mogą zawrzeć porozumienie dotyczące określonych linii w ramach komunikacji miejskiej. Nie będą one jednak korzystać z dopłat, które otrzymają linie powiatowe. |
|  | 8.04.2014 | Damian Kazimierczak |  | Wprowadzić minimum 6 przyjazdów i odjazdów z Cieszyna w obu kierunkach na Goleszów, Zebrzydowice i dalej 2 rano, 2 popołudniu, 2 wieczorem (…). | Stanowisko jak do punktu 29. |
|  | 8.04.  2014 | Mariusz Janoszek |  | Przywrócenie komunikacji kolejowej na linii 190 na odcinku Cieszyn – Bielsko-Biała przez Skoczów, Pogórze. | Stanowisko jak do punktu 29. |
|  |  |  |  | Zintegrowanie połączeń kolejowo-autobusowych w regionie, poprzez dopasowanie rozkładów jazdy autobusów do  kursujących pociągów. | Postulat uwzględniony jest w planie transportowym. Problem w tym, że obecnie rozkłady jazdy pociągów są aktualizowane średnio co dwa miesiące. |
|  | 11.04 2014 | Sekretarz Miasta Strumień | Pismo | Wniosek o zorganizowanie spotkania z przedstawicielami gmin, celem szczegółowego omówienia przyjętych rozwiązań w projekcie Planu. Niepokojący jest zapis na stronie 115 w dziale "Szczegółowe zasady wyłaniania i finansowania powiatowych operatorów przewozów" stwierdzający, że już w trakcie pierwszego roku umów operatorskich zarząd powiatu zawrze z wójtami i burmistrzami umowy partycypacyjne w zakresie finansowego wsparcia realizowanej przez teren tych gmin i miast komunikacji | Współpraca powiatu z gminami jest konieczna jednak do spotkań może dojść po opracowaniu oferty przewozowej dla danego szlaku oraz spełnienia warunku posiadania przez powiat wiedzy na temat przynajmniej szacunkowych przychodów i kosztów na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Przyjęte rozwiązania w planie zmierzają w kierunku objęcia przewozami powiatowymi możliwie najszerszego zakresu, który jest obecnie realizowany. Merytoryczne decyzje powinny zapadać przy udziale gmin. |

Opracował

*Mirosław Sitko*

Naczelnik Wydziału Komunikacji